

Retrouvez-nous également
en audio avec notre podcast
d'actualité « La Story »



Raser ou rénover ? Réconcilier passé et avenir des centres-villes

par Jean-François Leu

A l'heure où la transition écologique bouscule nos modèles d'aménagement urbain, une question se pose avec acuité : faut-il préserver les bâtiments anciens qui façonnent nos centres-villes, ou faire le pari du neuf pour mieux répondre aux exigences contemporaines ? Cette interrogation, loin d'être anecdotique, cristallise des enjeux patrimoniaux, environnementaux, économiques et sociaux majeurs.

Nos villes sont des palimpsestes où cohabitent façades haussmanniennes, cours pavées et bâtisses modestes. Ce patrimoine, bien qu'identitaire, reste fragile. Il subit la pression des normes techniques, des performances énergétiques, de l'accessibilité ou encore de la sécurité, rendant la rénovation complexe et coûteuse. Entre réseaux vétustes, murs porteurs imprévus et présence de matériaux toxiques, chaque chantier est une aventure. Le coût d'une réhabilitation lourde varie entre 1.500 et 4.000 euros par mètre carré, mais il peut être justifié par la localisation, le charme et la valeur du bien.

Le neuf, solution à double tranchant

Face à ces défis, la démolition-reconstruction semble souvent plus simple. Construire du neuf permet de répondre aux normes environnementales actuelles, d'optimiser les surfaces et de densifier. Les coûts hors foncier sont généralement mieux maîtrisés, autour de 1.500 à 2.100 euros par mètre carré. Mais cette option a un prix élevé : une perte patrimoniale parfois irréversible, même pour des bâtiments non protégés officiellement.

C'est aussi un coût écologique élevé : démolir, c'est libérer le carbone stocké dans les structures, produire des tonnes de déchets et consommer des ressources pour reconstruire. Dans un secteur responsable d'environ 40 % des émissions mondiales de CO₂, le choix n'est pas anodin. Entre ces deux extrêmes, une voie de compromis émerge : celle de l'hybridation. Conserver les façades, surélever les structures existantes, réorganiser les espaces intérieurs pour y intégrer confort moderne et exigences environnementales. Cette approche allie caractère architectural et performance technique. Mais elle exige des compétences pointues, des études préalables sérieuses et une coordination étroite entre collectivités, architectes,

promoteurs et artisans. Elle implique aussi un changement de culture dans la manière de concevoir la ville, fondée sur la valorisation de l'existant plutôt que sur l'obsession du neuf. Encore faut-il accompagner ces efforts.

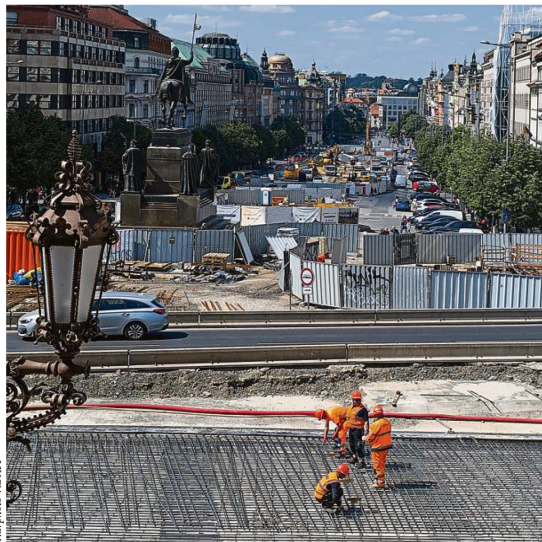
De nombreux dispositifs existent pour soutenir la rénovation : aides de l'Agence nationale de l'habitat (ANAH), subventions locales, régimes fiscaux incitatifs comme la loi Malraux, le classement au titre des Monuments historiques, ou encore le dispositif Denormandie, alternative au Pinel pour les centres anciens. Mais ces aides sont souvent complexes à mobiliser, surtout pour les petits opérateurs ou les particuliers. Il est donc crucial de mieux les faire connaître et d'en simplifier l'accès.

Au-delà des considérations techniques ou économiques, une réalité de marché s'impose : les acquéreurs valorisent de plus en plus les biens anciens rénovés. Ce n'est pas uniquement une question de surface ou de performance énergétique. C'est un art de vivre, un cadre, une histoire. Un appartement bien rénové dans un quartier vivant et authentique se distingue sur un marché de plus en plus normé et standardisé. Il séduit autant par son caractère que par sa localisation.

Rénover ou raser ? La réponse n'est ni idéologique ni universelle. Elle dépend du bâtiment, de son état, du tissu urbain, des ambitions locales et des moyens disponibles. Ce qui est certain, c'est que les villes de demain ne pourront plus se penser sans prendre en compte leur passé. La ville durable sera celle qui saura faire du neuf... avec l'ancien.

Jean-François Leu est directeur général associé du Groupe CIR.

Une réalité de marché s'impose : les acquéreurs valorisent de plus en plus les biens anciens rénovés.



Nurphaoz / Via AFP

Politiques industrielles : les paradoxes de la Commission européenne

LA CHRONIQUE
d'Anaïs
Voy-Gillis



A lors que la politique industrielle retrouve enfin sa place dans le vocabulaire européen, elle reste minée par une série de paradoxes. Dans une époque marquée par des transitions majeures, l'Union européenne semble vouloir tout concilier sans jamais véritablement choisir : ouverture complète versus souveraineté, neutralité du marché versus intervention stratégique. Résultat : l'ambition est là, mais l'action reste incomplète, parfois incohérente.

Premier paradoxe, celui d'une volonté d'action bridée par la politique de la concurrence et la politique commerciale. Si la pandémie et la guerre en Ukraine ont légitimé une certaine forme d'interventionnisme industriel, la Commission reste hantée par l'idée d'un marché unique où toute distorsion doit être évitée. Elle souhaite réindustrialiser, tout en préservant le pouvoir d'achat et en décarbonant, mais en laissant entrer sur son territoire des produits non soumis aux mêmes normes de production. A vouloir préserver le marché comme finalité en soi, on oublie qu'il n'a jamais suffi à fonder une puissance.

Deuxième paradoxe : celui d'une réindustrialisation désincarnée, souvent réduite à des objectifs macroéconomiques sans articulation réelle avec les territoires. Nous voulons réindustrialiser mais on ne définit ni le projet ni les moyens, qui se diluent au gré du rapport de force entre Etats membres et leurs intérêts nationaux.

Troisième paradoxe : une dépendance croissante déguisée en ouverture maîtrisée. L'Union européenne prône l'autonomie stratégique, notamment dans les secteurs critiques (batteries, semi-conducteurs ou hydrogène). Mais elle continue à dépendre largement de chaînes de valeur contrôlées par la Chine ou les Etats-Unis, faute d'un vrai pilotage des politiques d'approvisionnement, d'investissement et de standardisation. Face aux ambitions américaines ou aux plans quinquennaux chinois, les réponses européennes restent techniques, défensives, parfois naïves.

Quatrième paradoxe, plus profond encore : celui d'une transition écologique pensée comme une obligation morale, mais rarement assumée comme une boussole stratégique. Alors que la Chine entend devenir une civilisation écologique, l'Union européenne se contente d'y voir un impératif climatique, sans le relier clairement à un projet de société ou à une lecture géopolitique du monde.

Or, faire de l'environnement un pilier stratégique ne signifie pas renoncer à l'universalisme européen. Cela suppose

Face aux ambitions américaines ou aux plans quinquennaux chinois, les réponses européennes restent techniques, défensives, parfois naïves.

de l'assumer comme un choix de civilisation fondé sur la démocratie, la liberté et la responsabilité collective. A cet égard, le recul de certaines ambitions environnementales, au nom de la compétitivité à court terme, est moins un réajustement pragmatique qu'un aveu d'échec narratif et politique.

Un récit peu lisible

Etc'est bien là que se joue le cœur du problème : la question du récit. Que veut vraiment l'Europe ? Quel horizon propose-t-elle à ses citoyens ? Les Etats-Unis offrent le rêve d'un capitalisme conquérant et patriote. La Chine propose un modèle autoritaire, technologique, fondé sur la toute-puissance de l'Etat et la captation des ressources globales. Et l'Europe ? Elle hésite. Elle proclame des valeurs, mais peine à les incarner dans une stratégie industrielle crédible, capable de produire de la richesse, du sens et de l'espoir.

L'Union européenne dispose d'atouts (tissu industriel, épargne abondante, systèmes éducatifs solides). Mais à vouloir ménager tout le monde, elle court le risque de se diluer. Il ne suffit plus d'énoncer des priorités ; il faut les traduire dans des choix. Cela signifie revoir la politique commerciale, renforcer les moyens d'action publique, conditionner les aides, assumer une politique industrielle.

Réconcilier souveraineté, transition écologique et démocratie, tel devrait être le triptyque fondateur d'une véritable politique industrielle européenne. Il est temps que la Commission transforme ses paradoxes en décisions. Faute de quoi, d'autres puissances façonneront l'avenir industriel — et politique — du continent à sa place.

Anaïs Voy-Gillis est chercheuse associée à l'IAE de Poitiers.

Garage 2.0 : la révolution silencieuse des ateliers

par Sandra Bibas

Le métier de garagiste connaît aujourd'hui une véritable renaissance en s'enrichissant d'une dimension technologique. Derrière les rideaux métalliques, une transformation profonde s'opère : celle d'un secteur qui relève avec dynamisme les défis de la modernité.

Le secteur des garagistes-mécaniciens traverse actuellement une période de forte tension. En 2024, près de 21.000 postes restaient à pourvoir, dont 6.734 mécaniciens automobiles, selon l'Association Nationale pour la Formation Automobile (ANFA). Les employeurs soulignent la difficulté à recruter des profils adaptés aux évolutions technologiques du métier : 76 % d'entre eux peinent à trouver des candidats qualifiés maîtrisant la transition numérique et électrique, essentiellement face à l'essor des véhicules hybrides et électriques, selon une étude Manpower Group.

Urgence et opportunités

Une situation d'urgence qui reflète aussi des opportunités professionnelles de grande ampleur. Les voitures d'aujourd'hui n'ont en effet plus grand-chose à voir avec celles d'hier en embarquant de nombreux capteurs, calculateurs et logiciels. L'ordinateur est devenu un outil de travail à part entière pour analyser les véhicules, complétant le savoir-faire traditionnel. La digitalisation s'étend aussi à la gestion des ateliers,

grâce à des outils numériques qui facilitent la planification, la gestion des stocks et la communication avec les clients.

Cette évolution tranche avec l'image vieillissante et obsolète du métier auprès du grand public, qui nuit à son attractivité, notamment auprès des jeunes générations baignant dans la digitalisation. Cela pousse ainsi les centres de formation à s'adapter aux innovations en proposant des compétences nouvelles et des perspectives de carrière stimulantes. Un véritable défi dans la mesure où les progrès technologiques du marché de l'auto restent soutenus.

Malgré ces efforts de la formation pour attirer les jeunes, les référentiels évoluent lentement. Selon une enquête menée par l'Observatoire des Métiers de l'Automobile en 2023, 56 % des enseignants en filières techniques estiment ne pas disposer de matériels suffisamment à jour pour former correctement les élèves aux nouveaux systèmes électroniques. Pour relever les défis du secteur, il devient urgent de revaloriser la profession.

Car l'attractivité du métier est bien réelle ! A l'image des métiers de l'industrie, la filière se diversifie et valorise la transversalité : travail en équipe, échanges avec des ingénieurs, fournisseurs de logiciels ou services client. Les carrières s'élargissent : aujourd'hui, un mécanicien peut devenir chef d'équipe, formateur, ou se spécialiser dans les véhicules

électriques, hybrides, la carrosserie ou la maintenance moto.

Valoriser la diversité des métiers

Le profil du futur mécanicien est résolument polyvalent : expert des moteurs thermiques, il maîtrise aussi les logiciels, l'interprétation des codes d'erreur, le dépannage électronique, le calibrage des capteurs ADAS (freinage automatique, maintien dans la voie, etc.), et l'entretien des systèmes de transmission modernes. Cette évolution attire notamment de plus en plus de femmes : 4.250 femmes suivent actuellement des formations liées aux services de l'automobile, soit une hausse de 23 %, notamment en carrosserie-peinture et en maintenance moto (ANFA).

Le défi est aussi grand qu'excitant pour valoriser la diversité des métiers, des compétences et des profils. Le contact humain, direct, reste un levier indispensable pour transformer les perceptions. Faire connaître, sortir du silence : l'enjeu va être de partir à la rencontre des jeunes dans les écoles, sur les événements, dans les médias pour transmettre les nouveaux codes d'une profession qui se renouvelle mais surtout transmettre la passion d'un métier humain qui sert le quotidien de millions de Français.

Sandra Bibas est PDG de la start-up WeShake.